

Dziennik Urzędowy

MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH

WARSZAWA **№ 5.** d. 15 marca 1924 r.

SPIS RZECZY: 19. Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dn. 28/II 1924 r. № V. 1523/23 w sprawie przepisów projektowania stacyj na kolejach znaczenia ogólnego. — 20. Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 23/II 1924 r. № IV. 3029/13 do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych, w sprawie porządku zarządzania i ogłaszania przerw i ograniczeń w ruchu towarowym.— 21. Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dn. 16/II 1924 r. № IV. 2620/11 do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych, w sprawie ulg przy obliczaniu ciężaru hamowanego w pociągach towarowych, hamowanych ręcznie, na linjach normalno-torowych. — 22. Zezwolenie Ministra Kolei Żelaznych z dn. 28/II 1924 r. № V. 1006/16B/23 pp. inż. Wolskiemu i Wiśniewskiemu w Warszawie prawa zejścia na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji Brzózów Stary — Ruszki — Poddębiny—Sanniki — Łazinek—Sobota—Dobrzelin—Luszyn — 23. Zezwolenie Ministra Kolei Żelaznych z dn. 20/II 1924 r. № V. 1022/16/24 p. inż. Bohuszewiczowi Karolowi w Warszawie prawa zejścia na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych bocznicy Góra Kalwarja — Wisła. — 24. Zezwolenie Ministra Kolei Żelaznych z dn. 1/III 1924 r. № V. 1114/16B/24 p. Tomaszowi Wolskiemu w Warszawie prawa zejścia na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji Warszawa—Wilanów—Konstancin—Chylice—Piaseczno. — 25. Zezwolenie Ministra Kolei Żelaznych z dn. 10/III 1924 r. № V. 1377/16B/24 pp. inż. Wolskiemu i Wiśniewskiemu w Warszawie prawa zejścia na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji kolei wąskotorowej Benignów—Ostrowy. — Zawiadomienia: W Ministerstwie Kolei Żelaznych: Mianowania. Przeniesienia. W Dyrekcjach Kolei Państwowych: Mianowania. Konkursy. Unieważnienia. Konkurs.

19.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dnia 28/II 1924 r. № V. 1523/23 w sprawie przepisów projektowania stacyj na kolejach znaczenia ogólnego.

Podane poniżej przepisy projektowania stacyj na kolejach żelaznych znaczenia ogólnego zatwierdzam.

Za Ministra:
(—) *J. Eberhardt*
Podsekretarz Stanu

PRZEPISY

projektowania stacyj na kolejach żelaznych znaczenia ogólnego (PSO).

Dane zasadnicze i układ ogólny projektu.

1. Projekt stacji winien obejmować wszystkie niezbędne plany i przekroje oraz memorjał objaśniający, kosztorys i inne załączniki, wskazane niżej w art. 53 i 54.

Przy opracowaniu projektu stacji (nowobudującej się lub podlegającej przebudowie) należy przedewszystkiem ustalić zakres i warunki przewidywanej pracy stacji, na zasadzie danych o ilościach i kierunkach oczekiwanych przewozów, przechodnich i miejscowych, z uwzględnieniem rodzaju tych ostatnich, rozkładu jazdy oraz przepisów o składzie i formowaniu pociągów. (Dane o ilości i kierunkach przewozów zaleca się uwydatnić za pomocą odpowiednich wykresów).

Następnie należy wyjaśnić, odpowiednio do przewidywanej pracy stacji, czy zachodzi potrzeba, aby skrzyżowania torów dla poszczególnych kierunków ruchu były położone w różnych poziomach; jaki układ torów i peronów osobowych będzie odpowiedniejszy: linjowy czy też kierunkowy; jak należy umieścić tory mijankowe osobowe i towarowe, w stosunku do torów głównych zasadniczych; wreszcie czy dojścia do dworca i peronów mogą być w poziomie szyn, czy też muszą być pod torami lub nad niemi i t. p.

Po wyjaśnieniu tych pytań należy sporządzić szkicowy plan i ułożyć program pracy stacji, ze wskazaniem na jakie tory będą przyjmowane pociągi i z jakich wyprawiane, po jakich torach będzie się odbywało podstawianie i zabieranie wagonów doczepianych i odczepianych od pociągów oraz odstawianie ich na tory boczne, po jakich torach będą przebiegały parowozy z parowozowni do pociągów i z powrotem, jakie tory i grupy torów mają służyć do dzielenia i zestawiania pociągów, jakie są przeznaczone do odstawiania składów pociągowych, jakie do postoju wagonów i t. d.

2. Projektowane urządzenia, o ile rozmiar ich nie jest bezpośrednio wskazany w szczegółowych warunkach technicznych (p. art. 4 PTO),*) należy obliczać według potrzeb współczesnych, z uwzględnieniem możliwego wzrostu ruchu w najbliższym okresie lat pięciu i możności odpowiedniego dalszego rozwoju wszystkich części stacji. Ważniejsze budowle na stacji winny być umieszczone tak, aby nie tamowały przewidywanego najszerszego jej rozwoju. Na kolejach pierwszorzędnych jednotorowych stacje winny być projektowane w zastosowaniu do możliwości ułożenia drugiego toru.

3. Przy projektowaniu małych i średnich stacyj należy dążyć do ustalenia niewielkiej ilości typów o układzie, zapewniającym możność stopniowego rozwoju stacji. Przy stosowaniu do poszczególnych stacyj układów typowych należy uwzględniać warunki miejscowe.

Projekty stacyj węzłowych, pogranicznych i końcowych oraz większych stacyj pośrednich winny być opracowywane osobno dla każdej stacji.

Długość torów.

4. Długość użytkowa torów do przyjmowania i wyprawiania pociągów oraz torów do postoju całkowitych składów pociągowych winna być dostateczną dla najdłuższego przewidywanego obciążenia tych torów; należy

---

*) PTO — Przepisy techniczne projektowania kolei żelaznych znaczenia ogólnego (Dz. Urz. № 10 z 1923 r.).

jednak unikać wydłużania torów ponad długość niezbędną. Przy obliczaniu długości pociągów należy mieć na uwadze jakie rodzaje wagonów w nich przeważają. Długość użytkową torów dla pociągów osobowych należy przyjmować na linjach pierwszorzędnych nie mniej jak 250 m, na drugorzędnych — jak 180 m. Dla pociągów towarowych o mieszanym składzie należy przyjmować średnią długość wagonu dwuosiowego 9 m, parowozu zaś z tendrem 25 m.

5. Długość użytkową poszczególnych torów ładunkowych należy przyjmować nie więcej jak 200 m. Jeżeli względy miejscowe wymagają większej długości, to należy podzielić tory ładunkowe rozjazdami na odcinki nie przekraczające 200 m z dogodnym dostępem do każdego odcinka. Przy odpowiednich warunkach miejsca, pożądane są szeregi krótkich torów ładunkowych (do 200 m) o wspólnym torze podawczym.

6. Długość użytkowa torów wyciągowych winna być określona w zależności od ich przeznaczenia.

Rozstęp torów.

7. Odległość pomiędzy osiami dwuch torów sąsiednich, t. j. rozstęp torów, ma wynosić na stacjach 4,5 m, o ile perony międzytorowe, ładownie, sygnały stałe i t. p. nie wymagają większego wymiaru. W szczególności rozstęp torów, pomiędzy któremi mają być ustawione semafory, winien wynosić na stacjach nowych conajmniej 4,70 m.

Rozstęp torów może być mniejszy niż 4,5 m: a) w torach przeładunkowych, b) w wypadku wskazanym poniżej w art. 8 oraz c) w innych wypadkach za zezwoleniem M. K. Z.

8. Jeżeli na linjach dwutorowych perony na przystankach leżą zewnątrz torów głównych, można zachować między niemi taki sam rozstęp, jak na szlaku, o ile nie zachodzi potrzeba ustawienia w tem miejscu kraty ochronnej.

Pochylenie i krzywizna torów.

9. Tory przeznaczone do postoju pociągów i wagonów winny być poziome lub z łagodnym pochyleniem, nie większem jak 2,5‰. Rozjazdy mogą być układane na poziomie, jak również na pochyleniu. Należy unikać układania rozjazdów na łukach, łagodzących załomy pionowe przekroju podłużnego oraz w odległości bliższej niż 6 m od końców tych łuków (p. art. 14 i 18 PTO).

10. Tory stacyjne, zwłaszcza w miejscu zgrupowania rozjazdów, winny być projektowane o ile możności w linji prostej.

Promienie krzywizny torów głównych winny być na stacjach o ile można większe, w każdym zaś razie nie mniejsze niż na szlaku. Na bocznych torach stacyjnych, o ile po nich chodzą parowozy pociągowe, należy unikać promieni mniejszych niż 150 m, wogóle zaś promieni mniejszych niż 120 m stosować nie należy. Łuków, zwłaszcza łuków kolejnych o odwrotnej krzywiźnie, należy w torach stacyjnych o ile możności unikać. W szczególności grupy o większej ilości torów należy układać na prostych lub na łukach o dużym promieniu, zwróconych w jedną stronę.

11. Przechyłka toru i krzywe przejściowe mogą być stosowane na stacjach tylko w torach głównych, o ile tego wymaga prędkość przebiegających po nich pociągów.

Jeżeli na stacji zachodzi konieczność zwiększenia rozstępu między zasadniczemi torami głównemi, to promienie łuków przejściowych winny wynosić conajmniej 1000 m. Przechyłki toru i krzywych przejściowych można w tym wypadku nie stosować.

Rozjazdy.

12. Zgodnie z art. 106 PTO, rozjazdy, po których przechodzą zorganizowane pociągi w kierunku na odgałęzienie, powinny mieć stosunek skrzyżowania nie większy jak 1 : 10. W torach bocznych, po których ruch odbywa się z niewielką prędkością, mogą być stosowane rozjazdy o stosunku skrzyżowania nie większym jak 1 : 7.

13. Ilość rozjazdów i grup rozjazdów należy ograniczyć do liczby niezbędnej dla należytej pracy stacji. Rozjazdy w torach głównych należy umieszczać w ten sposób, aby pociągi przechodziły pod ostrze tylko przez rozjazdy, niezbędne do skierowania pociągów (bez cofania) na przeznaczone dla nich tory.

Rozjazdy należy rozmieszczać tak, aby tworzyły zwięzłe grupy oraz krótkie i wyraźne drogi zwrotnicze, zastosowane do warunków, wymaganych przy projektowaniu urządzeń nastawczych.

14. Na stacjach kolei jednotorowych tor główny winien być przeprowadzony przez rozjazdy w kierunku prostym, aby uniknąć zmniejszenia prędkości pociągów, przechodzących bez zatrzymania. Jeżeli dostęp do peronu międzytorowego urządzony jest w poziomie szyn, to osobowy tor mijankowy winien być ułożony od strony dworca, aby pociągi, przechodzące bez zatrzymania, przejeżdżały poza pociągiem wymijanym.

15. Jeżeli rozjazd odchyla się od prostej, przylegającej do łuku w ten sposób, że krzywa rozjazdu biegnie w kierunku przeciwnym do krzywej toru zasadniczego, to przed ostrzami iglic zwrotnicy powinien pozostać odcinek toru prostego o długości conajmniej 6 m. W razie potrzeby ułożenia rozjazdu w łuku, należy unikać rozjazdów o torze zasadniczym prostym, stosując natomiast rozjazdy łukowe o promieniu toru zasadniczego mniejszym lub tymże co w łuku pierwotnym.

Układ i zabezpieczenie torów głównych.

16. Przy projektowaniu stacyj, należy zwrócić baczną uwagę na racjonalny układ torów mijankowych i prześcigowych, przewidując na linjach o znaczniejszym ruchu osobne tory dla każdego kierunku ruchu oraz połączenia, skutecznie zapobiegające możności zderzenia się pociągów przychodzących i odchodzących.

Układ torów bocznych winien być o ile możności taki, aby przetaczanie mogło się odbywać niezależnie od ruchu pociągów po torach głównych.

17. Dla zabezpieczenia pociągów przy zbiegu przeciwnych kierunków ruchu, winny być urządzone na torach głównych żeberka ochronne. Długość użytkowa żeberka ochronnego w warunkach zwykłych nie powinna być mniejsza od 50 m. Długość użytkowa żeberek ochronnych, przeznaczonych do zatrzymania pociągów, biegnących z dużą prędkością, winna być nie mniejsza jak 150 m. Koniec żeberka przy torze głównym zasypuje się piaskiem na długości 20 do 30 m.

Dworce i perony osobowe.

18. Dworzec należy umieszczać z tej strony stacji, z której jest oczekiwany największy dopływ podróżnych, o ile przeciwko temu nie przemawiają odrębne warunki miejscowe.

Przejazdów w poziomie szyn w obrębie stacji należy unikać, w każdym razie nie powinny one krzyżować pociągów stojących na stacji.

19. Na przystankach linji dwutorowych, z dostępem do peronów w poziomie szyn, winny być urządzane perony zewnętrzne, o ile tylko pozwalają na to warunki miejscowe. Perony mogą być umieszczone naprzeciwko sie-

bie, albo też rozbieżnie z obu stron drogi zwyczajnej, przecinającej tory, przytem tak, aby zatrzymujące się pociągi nie zagradzały przejazdu. W ostatnim wypadku pierwszeństwo należy oddać zatrzymywaniu pociągów przed przejazdem.

20. O ile dostęp publiczności do peronów nie jest wolny i perony są ogrodzone, powinny być urządzone przejścia biletowe, obliczone na największy dopływ podróżnych. Przejścia te powinny być tak rozmieszczone, aby dostęp do pociągów był możliwie najkrótszy, drogi zaś podróżnych się nie krzyżowały. Przepusty biletowe nie powinny utrudniać połączenia pomieszczeń służbowych z peronami.

21. Na stacjach o ożywionym miejscowym ruchu podróżnych należy przewidzieć osobne wejścia na perony i wyjścia z peronów. Wyjścia powinny o ile możności prowadzić bezpośrednio na zewnątrz dworca, przyczem należy zwracać uwagę na dogodne połączenia wyjść z miejscem wydawania bagażu.

22. Szerokość użyteczna peronów głównych, (przylegających bezpośrednio do dworca) powinna być przed budynkiem osobowym nie mniejsza jak 8 m, na pozostałej zaś długości nie mniejsza jak 3 m. Do urządzenia peronu międzytorowego o jednej krawędzi użytkowej potrzebne jest conajmniej sześciometrowy rozstęp między osiami przyległych torów, do urządzenia zaś peronu międzytorowego o dwu krawędziach użytkowych rozstęp ten winien wynosić conajmniej 9 m, Szerokość peronów zewnętrznych powinna być nie mniejsza jak 3 m, dla peronów zaś obniżonych do poziomu główki szyny (art. 24 p. c) nie mniejsza jak 2 m.

W razie jeżeli dostęp do peronu urządzony jest dołem lub górą, wymiary powyższe winny być odpowiednio powiększone, w miejscach, gdzie się znajdują schody i t. p., natomiast mogą być zmniejszone w końcach peronu. Tam, gdzie jest pożądanem wyzyskanie wolnego miejsca, pozostającego między torami głównemi poza końcami peronów do ułożenia torów zapasowych, zaleca się aby odległość między osiami torów głównych była wielokrotna od 4,5 m, t. j. od zwykłego rozstępu torów na stacji.

23. W razie potrzeby urządzenia osobnych peronów bagażowych, niezależnie od peronów osobowych, rozstęp pomiędzy osiami torów przyległych do peronów bagażowych winien wynosić conajmniej 7 m.

24. Krawędź peronu osobowego winna się wznosić nad poziomem górnej krawędzi szyny jak następuje: a) na stacjach, z dostępem do peronów po przez szyny—25 cm, b) na stacjach, z dostępem do peronów górą lub dołem, albo też z końca peronu—38 cm lub 76 cm, (wysokość 76 cm zaleca się zwłaszcza przy dostępie górą), c) na przystankach i stacjach o małym ruchu podróżnych perony mogą być obniżone częściowo lub całkowicie do poziomu szyn.

25. Odległość krawędzi peronów od osi toru winna wynosić: dla peronów o wysokości do 38 cm — 1,52 m, dla peronów o wysokości 76 cm — 1,65 m.

26. Długość peronów winna odpowiadać największej długości pociągów osobowych, zatrzymujących się przy nich.

27. Przy dostępie w poziomie szyn, perony powinny być przesunięte względem siebie w kierunku podłużnym tak, aby dostęp do peronu międzytorowego mógł być z tyłu pociągu, stojącego przy peronie głównym.

28. Przy dostępie do peronów międzytorowych lub zewnętznych górą lub dołem, podłoga dworca winna się znajdować o ile możności w poziomie tunelu, względnie przejść ponad torami. O ile położenie torów w stosunku do terenu nie nakazuje urządzenia przejścia górnego, to na pierwszeństwo zasługuje przejście dolne za pomocą tunelu. Szerokość tunelu lub przejścia górnego, jak również schodów peronowych nie powinna być mniejsza jak 2,5 m.

29. Na każdej stacji osobowej winien znajdować się przynajmniej jeden ustęp dla podróżnych z oddziałami dla mężczyzn i kobiet. Na większych stacjach należy określić, zależnie od warunków miejscowych, ilość ustępów i miejsce ich: od strony wewnętrznej, czy też zewnętrznej ogrodzenia peronowego. W każdym razie conajmniej jeden ustęp powinien mieć wolny dostęp z poczekalni bez przejścia przez przepusty biletowe.

Tory postojowe dla pociągów osobowych.

30. Tory przeznaczone do postoju wagonów zapasowych i dla oczekujących parowozów, powinny być położone możliwie blisko torów peronowych i mieć z niemi dogodne połączenie.

31. Na stacjach, na których pociągi osobowe według rozkładu kończą bieg i nie wracają bezpośrednio, powinny być urządzone tory do ustawiania składów pociągów. Tory te przy większej ilości tworzą osobną część stacji, zwaną stacją postojową. Na stacjach postojowych należy przewidzieć w odpowiedniej ilości urządzenia potrzebne do oględzin, oczyszczania i zaopatrywania wagonów w wodę, opał i światło, remizy do postoju wagonów i t. p., jak również tory do przegrupowywania składów pociągów.

32. Położenie stacji postojowej powinno być tak wybrane, aby przy podstawianiu na tory peronowe i zabieraniu próżnych składów, ruch pociągów osobowych nie był krępowany. Należy również zabezpieczyć dogodne połączenie torów postojowych z innemi częściami stacji i z parowozownią osobową.

Tory i magazyny towarowe.

33. Tory i urządzenia przeznaczone dla ruchu towarowego miejscowego winny być o ile możności zgrupowane na stacji w jednem miejscu i położone z tej strony stacji, z której spodziewany jest większy ruch ładunków miejscowych. Tory te powinny być w ten sposób połączone z torami przyjęcia i wyprawiania pociągów towarowych, aby przetaczanie wagonów towarowych nie dotykało torów głównych osobowych.

34. Przy umieszczaniu na stacjach towarowych magazynów, ładowni, ramp, dźwigów, skrajników, wag wagonowych i t. p. należy zwracać uwagę, aby korzystanie z nich odbywało się możliwie dogodnie i niezależnie od innych urządzeń stacyjnych, nie utrudniając zarazem wymiany wagonów między niemi.

Magazyny dla ładunków drobnicowych, jak również przeładownie i magazyny przeładunkowe należy tak umieścić, aby, gdzie tego potrzeba, pociągi mogły dochodzić do nich bezpośrednio.

35. Magazyny i rampy ekspedycji pośpiesznej winny być tak położone, aby wagony z ładunkami pośpiesznemi mogły być z łatwością odczepiane i doczepiane zarówno do pociągów pośpiesznych towarowych jak i do pociągów osobowych.

36. Na małych stacjach o nieznacznym obrocie towarowym, gdy jeden urzędnik stacyjny wystarcza do załatwiania ekspedycji zarówno towarowej jak i osobowej, należy umieszczać urządzenia towarowe obok dworca, przyczem magazyn towarowy może być nawet połączony bezpośrednio z dworcem.

37. Magazyny i rampy dla przedmiotów łatwopalnych powinny być umieszczane w oddaleniu od pozostałych budowli i placów ładunkowych stosownie do obowiązujących przepisów osobnych.

38. Na stacjach masowego wyładunku bydła należy oprócz specjalnych urządzeń wyładunkowych przewidzieć również urządzenia do oczyszczania, a w miarę potrzeby i do odkażania wagonów.

39. Przy określaniu powierzchni magazynów towarowych, ładowni, placów ładunkowych oraz długości torów ładunkowych należy kierować się danemi co do oczekiwanego obrotu towarowego projektowanej stacji.

Szerokość ulic ładunkowych jednostronnych winna wynosić conajmniej 7,5 m, licząc od osi przyległego toru. Rozstęp torów, pomiędzy którymi ma być położona ulica ładunkowa dwustronna, winien wynosić conajmniej 15 m.

Szerokość ulic dojazdowych przy magazynach i ładowniach, położonych z jednej strony ulicy, winna wynosić conajmniej 6 m, przy magazynach zaś położonych z obu stron ulicy — conajmniej 12 m. Na stacjach o dużym ruchu towarowym miejscowym zaleca się zwiększenie powyższych norm, przy ładowaniu jednostronnem conajmniej o 2,5 m i przy ładowaniu dwustronnem conajmniej o 5 m.

Podłoga ładowni i magazynów winna wznosić się nad główką szyny o 1,10 m, nad poziomem zaś ulicy dojazdowej od 0,80 do 1,00 m. Poziom ulic przy torach ładunkowych zaleca się podnosić do 20 cm nad główką szyny.

Tory przetokowe i rozrządowe.

40. Na kolejach pierwszorzędnych osobne tory wyciągowe powinny być nawet na stacjach pośrednich o umiarkowanej pracy przetokowej. Zwłaszcza na linjach dwutorowych należy unikać wyciągania pociągów na tor główny za zwrotnicę wejściową. Przy znacznej pracy przetokowej tory wyciągowe powinny łączyć się z torami bocznemi stacji w ten sposób, aby ruch pociągów nie utrudniał przetaczania.

41. Na stacjach zestawczych należy przewidzieć dla zestawiania pociągów osobne grupy torów rozrządowych. Zaleca się przytem umieszczać tory towarowe przyjazdowe tak, aby spychanie składów pociągów na tory podziałowe mogło się odbywać z nich bezpośrednio. W każdym wypadku należy wyjaśnić, czy korzystniejszy będzie układ stacji rozrządowej o jednym, czy o dwuch kierunkach rozrządzania.

42. W razie zastosowania grzbietu do staczania wagonów, należy umieścić zwrotnicę torów podziałowych możliwie najbliżej od jego podstawy dla skrócenia przebiegu wagonów. Zaleca się układanie zwrotnic torów podziałowych na łagodnym spadku (do 5‰). W razie potrzeby pierwsze zwrotnice torów podziałowych mogą być ułożone na spadku samego grzbietu. Spadek do staczania wagonów poprzedza zwykle krótszy spadek odwrotny, ułatwiający rozczepianie wagonów. Wznios grzbietu nad poziomem końców torów podziałowych określa się w zależności od długości przebiegu wagonów, z uwzględnieniem przeważającego kierunku wiatru oraz krzywizny łuków. Spadek grzbietu w stronę torów podziałowych nie powinien przekraczać 35‰, spadek zaś odwrotny — 20‰.

Załom spadków odwrotnych grzbietu winien być zaokrąglony promieniem conajmniej 1000 m, zaś załomy spadków u podstawy grzbietu — promieniem conajmniej 2000 m.

Zależnie od warunków miejscowych mogą być urządzane równolegle dwa grzbiety rozrządowe różnej wysokości, letni i zimowy. Dla wagonów, które ze względu na rodzaj ładunku nie mogą być staczane z grzbietu, zaleca się urządzenie toru objazdowego.

43. Na większych stacjach rozrządowych powinny być urządzone oddzielne wiązki torów do rozdzielania wagonów według kierunków oraz grup i stacyj. Przytem, dla uniknięcia ruchów powrotnych, tory przyjazdowe, (względnie wyciągowe lub do spychania wagonów), tory podziałowe kierunkowe i, porządkowe oraz tory odjazdowe winny być umieszczone o ile możności w jednym ciągu. Jeżeli brak miejsca lub inne warunki miejsco-

we nie pozwalają na to, należy tory wyciągowe umieścić w ten sposób, aby zabieranie wagonów z torów rozrządowych odbywało się z przeciwnej strony niż staczanie wagonów na te tory. Jeżeli z wagonów, zbieranych na torach kierunkowych, mogą być sformowane pociągi bez dalszego rozrządzania, to należy przewidzieć możność wyprawiania pociągów bezpośrednio z torów kierunkowych.

44. Na większych stacjach rozrządowych winny być przewidziane osobne tory i ładownie do przeładunku oraz tory do naprawy uszkodzonych wagonów. Rozstęp torów przeładunkowych może być zmniejszony do 3,5 m.

Parowozownie i urządzenia trakcyjne.

45. Na stacjach, na których znajdują się parowozownie, należy przewidzieć składy opałowe z urządzeniami do ładowania opału, wodociągi z żórawiami wodnemi, kanały rewizyjne oraz obrotnice lub trójkąty do obrotu parowozów. W miarę potrzeby powinny być również urządzane naprawnie taboru i składy zasobów, jak również pomieszczenia do odpoczynku i noclegu drużyn parowozowych.

46. Parowozownie winny być umieszczane i łączone torami z innemi częściami stacji tak, aby dojście parowozów do pociągów i od pociągów oraz do wszystkich części stacji było jaknajdogodniejsze i nie tamowało ruchu pociągów. Na dużych stacjach należy przewidzieć w tym celu wzdłuż stacji osobne tory przebiegowe i zwracać uwagę, aby parowozy przychodzące z parowozowni i odchodzące do niej nie przeszkadzały sobie wzajemnie oraz aby nabieranie wody i opału nie wywoływało przetrzymywania parowozów. Gdyby do osiągnięcia dobrych połączeń z parowozownią było niezbędne przecięcie torów w różnych poziomach, to stromość dojazdów do nich na torach parowozowych może dosięgać 40‰.

Dla dowozu opału do składów i pomostów węglowych zaleca się urządzanie osobnych torów.

47. Pomieszczenia dla rewidentów oraz naprawnie podręczne do doraźnej naprawy taboru, gdzie urządzenie ich okaże się potrzebne, winny być położone przy torach, na których odbywają się oględziny wagonów, względnie ich naprawa.

Pozostałe budowle i urządzenia.

48. Przy projektowaniu stacyj winny być przewidziane, gdzie należy, wodociągi, odwodnienie, względnie kanalizacja oraz oświetlenie stacji. Wodociągi winny być projektowane zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra z dnia 14/V 1923 r. № V. 631/23 (p. Dz. Urz. № 14 z 1923 r.).

49. Pomieszczenia biurowe i służbowe, ekspedycje towarowe, składy zasobów, naprawnie podręczne, domy mieszkalne, gospody noclegowe i wypoczynkowe, ustępy i inne budynki winny być przewidziane gdzie należy i odpowiednio umieszczone, z zabezpieczeniem dogodnego dostępu do nich.

50. O ile na stacji przewidują się tory, budynki lub specjalne urządzenia, przeznaczone dla poczty, komory celnej, wojska, policji i t. p., rozmiary ich i rozmieszczenie winny być uzgodnione z właściwemi władzami.

51. Urządzenia sygnalizacyjne i nastawcze winny być projektowane zgodnie z odpowiedniemi przepisami.

Stacje graniczne.

52. Przy projektowaniu stacyj granicznych winny być uwzględnione, oprócz wskazówek, podanych w przepisach niniejszych, również „Zasady projektowania stacyj granicznych”, podane w załączniku.

Forma projektów.

53. Przed opracowaniem projektów szczegółowych większych stacyj winny być przedstawiane do Ministerstwa projekty przedwstępne, składające się z następujących części: a) szkicowy plan sytuacyjny w małej podziałce (1 : 5000), wskazujący rozmieszczenie stacji na terenie; b) szkic orjentacyjny w skażonych wymiarach, uwidoczniający wzajemne ugrupowanie poszczególnych części stacji i służący do objaśnienia pracy stacji; c) krótkie objaśnienie, uzasadniające całość projektowanego układu stacji.

54. Projekty szczegółowe winny się składać z następujących części: a) plan projektowanej stacji w podziałce 1 : 2000; dla większych stacyj winny być dołączone do projektu szczegółowego również szkice, wymienione w pp. a i b art. poprzedniego; b) przekrój podłużny, a także przekroje poprzeczne i plany warstwicowe, o ile te są potrzebne ze względu na teren. Na przekrojach podłużnych i poprzecznych winny być wypisane rzędne torowiska i oznaczone wzniesienie nad niem górnej krawędzi szyn; c) w miarę potrzeby: przekroje przejść górą lub dołem przy skrzyżowaniu innych kolei, dróg zwyczajnych, dojść do peronów i t. p., przekroje grzbietów rozrządowych, przekroje podłużne poszczególnych torów i in.; d) objaśnienie, podające dane, przyjęte za podstawę do opracowania projektu (art. 1) oraz uzasadniające całość układu i szczegóły ustroju stacji; e) kosztorys z dołączeniem niezbędnych wykazów i f) program wykonania robót, zwłaszcza w wypadku przebudowy istniejącej stacji.

55. Projekty powinny być przedstawiane na kalce złożonej do formatu 33/21 cm. i odpowiadać co do swej strony zewnętrznej ustalonym przepisom ogólnym.

56. Na planach winny być podane:

a) podziałka;
b) kierunek południka;
c) oś linji kolejowej z podziałem na kilometry i staje (hektometry), oś ta winna być oznaczona cienką linją przerywaną, o ile możności równoległą do górnej krawędzi arkusza, w ten sposób, aby strona lewa i prawa były orjentowane tak samo, jak na przekroju podłużnym danej linji kolejowej. Staje mają być oznaczone kółkami pojedyńczemi, kilometry zaś podwójnemi. Z podziałem kilometrycznym linji winny być związane ważniejsze punkty planu torów i budynków jako to: oś dworca, załomy przekroju, początki łuków i t. p.;
d) łuki, ze wskazaniem promienia na obu końcach łuku kolistego, w projektach zaś szczegółowych ze wskazaniem obu końców krzywej przejściowej. Jeżeli łuk wychodzi za krawędź rysunku, to należy wypisać na nim całkowitą jego długość;
e) pochylenie torów. Punkty załomów winny być oznaczone za pomocą wskaźników pochylenia, których linje pionowe winny być doprowadzone do osi torowiska względnie do osi tego toru, do którego się odnoszą. Podstawa wskaźnika ma być oznaczona kółkiem na osi torowiska lub na osi odpowiedniego toru. O ile wskaźnik pochylenia dotyczy dwu lub więcej torów, to kółka powinny być oznaczone na osi każdego z tych torów. Na ramionach wskaźnika, wyobrażających pochylenie toru, powinna być wypisana wielkość pochylenia oraz jego długość. Przy każdym wskaźniku pochylenia winna być wypisana rzędna górnej krawędzi szyny nad poziomem morza;
f) nazwy stacyj krańcowych linji, na której się stacja znajduje;
g) skarpy torowiska oraz potoki wodne (z nazwą) i rowy, ze wskazaniem kierunku spadku;

h) dojazdy do stacji i drogi kołowe, istniejące i projektowane, ze wskazaniem rodzaju dróg (drogi wojewódzkie, powiatowe, gminne, polne), miejscowości do których one prowadzą oraz nazwy, o ile chodzi o ulicę;
i) granice własności kolejowej i projektowanego wywłaszczenia;
k) najbliższe otoczenie, zwłaszcza przyległe zabudowania;
l) przy projektowaniu nowych urządzeń na terenie pochyłym lub falistym, warstwice, ze wskazaniem wysokości nad poziomem morza;

57. W projektach przebudowy lub rozwoju stacji, urządzenia projektowane winny być oznaczone kolorem czerwonym; urządzenia, które mają być zniesione, należy przekreślić czerwono krzyżykami, przewidywane zaś w dalszej przyszłości oznaczyć czerwono linją punktowaną. Urządzenia istniejące winny być rysowane kolorem czarnym, warstwice zaś bronzowym. Granice własności kolejowej winny być oznaczone linją przerywaną (kreska i dwie kropki).

O ile okazałoby się potrzebnem uwydatnić poszczególne urządzenia, mogą być oznaczane rury gazowe kolorem liljowym, wodociągowe — niebieskim, kanalizacyjne — ciemnobronzowym.

Na planach schematycznych (art. 53) zaleca się oznaczać tory dla ruchu osobowego kolorem zielonym, dla ruchu towarowego — niebieskim, tory trakcyjne kolorem żółtym, oddzielne zaś grupy torów odcieniami tychże kolorów.

Sposób kreślenia i numerowania torów.

58. Każdy tor ma być wykreślony jedną linją, przytem tory główne dla uwydatnienia winny być kreślone linjami grubszemi niż pozostałe. Jeżeli zależy na odróżnieniu torów głównych poszczególnych linij, można je kreślić różnemi kolorami.

59. Tory główne, stanowiące przedłużenie przez stację torów na szlaku (zasadnicze), numerują się cyframi arabskiemi 1 i 2, a mianowicie tor prawy, patrząc w kierunku od początkowego punktu linji, ustalonego przez M. K. Ż. oznacza się cyfrą 1, lewy zaś cyfrą — 2. Tory stacyjne położone od strony prawej torów głównych oznacza się cyframi nieparzystemi 3, 5, 7 i t. d., położone zaś od strony lewej torów głównych numerami parzystemi 4, 6, 8 i t. d.

Na linjach jednotorowych, na których przewiduje się w następstwie budowa drugiego toru, tor główny oznacza się na stacji cyfrą 1 lub 2, odpowiednio do tego po której stronie przewiduje się ułożenie toru drugiego. Na linjach jednotorowych, na których nie przewidziano budowy drugiego toru, tor główny oznacza się na stacji cyframi 1 i 2. Pozostałe tory numerują się na linji jednotorowej tak samo jak na dwutorowej.

Jeżeli, prócz głównej grupy torów przed dworcem, istnieją inne grupy torów, to numeruje się je, poczynając od toru najbliższego od torów głównych i odróżniając numerację przez dodanie skrótu nazwy grupy, np. tory towarowe: 1^T, 2^T i t. d.

Numera torów powinny być wypisane na planie na linjach torów, jedne pod drugiemi w szeregu prostopadłym lub ukośnym do osi torów, w wypadku zaś jeżeli stacja jest długa winny być powtórzone w kilku miejscach.

60. Odległości między osiami torów powinny być wypisane w jednym szeregu, długości zaś użytkowe torów mniej więcej pośrodku każdego toru nad jego osią.

61. Na torach i bocznicach prywatnych należy wskazać położenie ich początku i granicę pomiędzy właściwą bocznicą i torami stacyjnemi.

Oznaczenie i numerowanie rozjazdów.

62. Na planach stacyj rozjazdy oznaczają się w kształcie trójkątów równobocznych, których boki położone są na osiach przecinających się torów, wierzchołek zaś w punkcie ich przecięcia. Punkt ten oznacza się pionową kreską, końce zaś obydwuch boków trójkąta oznaczają styki szyn, za któremi mogą być ułożone najbliższe zwrotnice. Trójkąty, oznaczające rozjazdy, należy zamalować całkowicie czarno lub odpowiednim kolorem. Nadto należy oznaczyć styk szyny przed iglicą kreską poprzeczną, zwrotnik (przyrząd nastawczy) zwrotnicy małem kółkiem z kreską pionową przez środek, miejsce zaś w którem odległość osi torów dosięga 3,5 m (ukres) za pomocą kreski, łączącej oba tory.

Stosunek skrzyżowania należy wypisywać między osiami zbiegających się torów. W razie jeżeli stosunek ten jest we wszystkich rozjazdach i skrzyżowaniach jednakowy, wystarcza odpowiednia uwaga na planie.

63. Rozjazdy powinny być wogóle ponumerowane od jednego końca stacji do drugiego w kierunku od punktu początkowego linji. Rozjazdy przewidziane w projekcie dla rozwoju stacji wchodzą również w kolejną numerację.

Na większych stacjach zaleca się osobna numeracja rozjazdów w poszczególnych częściach stacji. Numera rozjazdów należy wypisywać przy zwrotniku, przy rozjazdach zaś angielskich jeden numer obok punktu skrzyżowania z oznaczeniem poszczególnych zwrotnic literami. Rozjazdy podwójne numerują się tak, jak dwa zwyczajne.

Oznaczenia innych urządzeń.

64. Prócz urządzeń wymienionych w artykułach poprzednich należy wskazać na planach:
- a) oznaczenia skrótami, według osobnych przepisów, budynków, ramp, ładowni i t. p.;
- b) żórawie wodne;
- c) wagi wagonowe, ze wskazaniem nośności w tonach i długości pomostu;
- d) skrajniki do sprawdzania skrajni ładunków wagonowych;
- e) mosty i wiadukty;
- f) przejazdy i rogatki przy nich;
- g) kozły oporowe;
- h) obrotnice ze wskazaniem ich średnicy;
- i) suwnice zagłębione ze wskazaniem ich długości;
- k) zapory, wykolejnice, wywrotki, hamulce torowe i t. d.;
- l) sygnały stałe.

65. Na planie stacji winien być umieszczony wykaz torów i rozjazdów, w którym należy podać przeznaczenie i długość całkowitą, jak również użytkową, torów oraz ilości rozjazdów różnych typów, nadto wykaz budynków ze wskazaniem przyjętych skrótów.

Załącznik.

ZASADY PROJEKTOWANIA STACJI GRANICZNYCH.

A. W ruchu między kolejami o torze jednakowej (normalnej) szerokości.

Stacje graniczne dzielą się pod względem ruchu kolejowego na trzy typy zasadnicze:

1) stacja graniczna zdawczo-odbiorcza, na której odbywa się zdawanie i przyjmowanie podróżnych, bagażu i towarów w obu kierunkach, przyczem ruch pociągów między granicą Państwa i tą stacją uskutecznia obca kolej,
2) stacja graniczna rewizyjna, przepuszczająca pociągi i uskuteczniająca ich ruch do obcej stacji granicznej zdawczo odbiorczej i
3) stacja graniczna typu mieszanego, przyjmująca z zagranicy pociągi i podróżnych, bagaż i towary, a dowożąca pociągi dla zagranicy do zagranicznej stacji tego samego typu.

Niezależnie od typu stacji, formalności celne i paszportowe odbywają się w zasadzie na własnej stacji granicznej.

Na pograniczu między polskim i niemieckim Śląskiem Górnym istnieje odrębny typ stacji granicznych wspólnego użytkowania, dla których przepisy obowiązujące zawarte są w odnośnej umowie o stacjach granicznych. Na tych stacjach odbywają się obustronne formalności, rewizje celne i paszportowe.

RUCH OSOBOWY.

a) W kierunku zagranicę:

Po zatrzymaniu się pociągu na torze peronowym odbywa się rewizja paszportów i rewizja bagażu ręcznego i bagażu za kwitami. Rewizja paszportowa podróżnych odbywa się na szlaku lub na stacji w pociągu z odbieraniem paszportów, sprawdzanie natomiast paszportów odbywa się w biurze paszportowem. W pociągach przechodzących wprost do zagranicznej stacji zdawczo-odbiorczej, jak również w wagonach bezpośrednich wogóle rewizja celna bagażu ręcznego odbywa się w pociągu. Rewizja celna bagażu za kwitami i rewizja bagażu ręcznego podróżnych pociągów kończących się na naszej stacji zdawczo-odbiorczej z wyjątkiem podróżnych wagonów bezpośrednich odbywa się w sali rewizyjnej, do której powinien być dogodny i bezpośredni dostęp z peronu.

b) W kierunku z zagranicy:

Po przybyciu pociągu na tor peronowy następuje rewizja paszportów z ich odbieraniem, a następnie sprawdzanie bagażu za kwitami i ręcznego; sprawdzanie paszportów odbywa się w biurze paszportowem. O ile stacja zdawczo-odbiorcza jest na naszej stronie i podróżni z wyjątkiem podróżnych wagonów bezpośrednich muszą się przesiadać, całe sprawdzanie celne bagażu podróżnych prócz ręcznego bagażu podróżnych wagonów bezpośrednich dokonywa się w sali rewizyjnej, do której winien być bezpośredni dogodny dostęp. Jeżeli stacja zdawczo-odbiorcza znajduje się zagranicą i pociąg przechodzi z tej stacji przez naszą stację graniczną rewizyjną bez wysadzania podróżnych, sprawdzanie ręcznego bagażu odbywa się w pociągu w czasie postoju, a rewizja dużego bagażu w sali rewizyjnej; stosuje się to także wogóle do podróżnych wagonów komunikacji bezpośredniej.

W zależności od powyższego:

I. Na stacji granicznej zdawczo-odbiorczej:

Należy z uwzględnieniem dogodnego dostępu dać możność podróżnym obu kierunków:

a) dostania się do sali rewizyjnej o rozmiarach dostatecznych dla pomieszczenia podróżnych i ich bagażu ręcznego oraz dla sprawdzania bagażu za kwitami;
b) dostępu do biura paszportowego;

c) otrzymania niezbędnych informacji od zawiadowcy stacji lub specjalnego agenta kolei;
d) wykupienia nowych biletów i przeekspedjowania bagażu;
e) zmiany pieniędzy;
f) zaczekania na podstawienie lub odejście pociągu, posilenia się, umycia i t. d.

Wobec tego dla zadośćuczynienia potrzebom ruchu osobowego na stacjach granicznych zdawczo-odbiorczych należy przewidzieć.

A. Na stacji:

1) odpowiednią ilość torów przylegających do peronów osobowych dla pociągów krajowych i zagranicznych, z dogodnem dojazdem do parowozowni, obrotnicy i t. d.;
2) dwa lub trzy tory zapasowe dla postoju, oczyszczania i przygotowania składów osobowych własnych i zagranicznych;
3) jedno lub lepiej dwa żeberka dla wagonów zapasowych i uszkodzonych;
4) odpowiednią ilość żeberek dla czynnych wagonów pocztowych własnych i obcych i dla zapasowych własnych;
5) odpowiednią ilość peronów osobowych, z dogodnem dojściem do dworca.

B. W dworcu:

1) salę rewizyjną z ławą dla bagażu, obliczoną w stosunku do zwykłej liczby podróżnych w pociągu;
2) dwa pokoje, damski i męski, dla rewizji osobistej, jeden pokój dla urzędników celnych i jeden składzik celny;
3) przy pomieszczeniach 1 i 2 — odpowiedni ustęp;
4) dwa pokoje dla urzędników paszportowych;
5) pomieszczenie dla personelu policyjnego;
6) dwa pomieszczenia dla oczekującego bagażu:
   a) zatrzymanego przez cło i
   b) oddanego kolei;
7) kasę bagażową;
8) pokój dla agentury kolejowej — celnej;
9) odpowiednią ilość kas biletowych;
10) przechowalnię ręcznego bagażu.

Ostatnie cztery pomieszczenia (7, 8, 9 i 10) powinny przylegać do pomieszczenia 11.

11) salę ogólną dla podróżnych;
12) salę z bufetem klasy 3-ciej;
13) salę z bufetem klasy 1 ej i 2-giej;
14) kuchnię i pomieszczenia gospodarcze bufetowe;
15) poczekalnię klasy I/II z pokojem damskim na większych stacjach;
16) toalety i ustępy I/II i III klasy.

Pożądane są ponadto pomieszczenia: dla pokoju opatrunkowego, dla fryzjera i t. p.

Wszystkie pomieszczenia powinny mieć dogodne połączenia korytarzami i łatwy dostęp.

Pozatem w dworcu należy przewidzieć:

17) biura zawiadowcy, składające się z dwóch pokoi i poczekalni dla służby pociągowej i stacyjnej;
18) gabinet zawiadowcy;
19) pomieszczenie dyżurnego ruchu;
20) telegraf;

21) pomieszczenie dla stacyjnego Urzędu pocztowego z dwóch pokoi, a to niezależnie od odpowiedniego samodzielnego budynku dla urzędu pocztowego.

Jeżeli stacja graniczna zdawczo-odbiorcza znajduje się w większem mieście lub osadzie, należy również uwzględnić potrzeby ruchu miejscowego.

Przy obliczaniu rozmiarów sali rewizyjnej można przyjąć, że z ogólnej liczby podróżnych połowa, przechodząc przez salę rewizyjną, zatrzymuje się dla rewizji bagażu i że na każdych dwóch podróżnych potrzeba po 1 metrze bieżącym ławy do bagażu.

II. Na stacji granicznej rewizyjnej:

Manipulacje paszportowe i celne pozostają w zasadzie te same, odbywają się jednak sposobem uproszczonym wobec niewysiadania podróżnych z pociągów. Z tego powodu wystarczą:

A. Na stacji:

1) jeden lub dwa tory dla pociągów osobowych;
2) jeden tor zapasowy;
3) żeberko dla wagonów zapasowych i służbowych;
4) przy większem ruchu żeberko dla zapasowych wagonów pocztowych;
5) odpowiadająca liczbie torów ilość peronów osobowych.

B. W dworcu:

1) salę rewizyjną obliczoną na 1/3 zwykłej liczby podróżnych pociągów;
2) jeden pokój dla osobistej rewizji;
3 — 8) pomieszczenia wskazane powyżej pod I, B za № 3, 4, 5, 6, 7, 8, dla stacji zdawczej w zakresie mniejszym, odpowiednio do ruchu i uproszczonych warunków;
9) kasę biletową;
10 — 16) sale bufetowe i poczekalnie w znacznie mniejszych rozmiarach, wobec możności niewysiadania podróżnych z pociągów;
17 — 20) pomieszczenia służbowe, wobec mniejszego zakresu pracy stacji, odpowiednio zmniejszone w zależności od ruchu

III. Stację graniczną typu mieszanego

należy uważać jako połączone razem: stację zdawczo odbiorczą dla ruchu z zagranicy i stację rewizyjną dla ruchu zagranicą z odpowiedniem połączeniem jednakowych urządzeń.

RUCH TOWAROWY.

a) W kierunku zagranicę:

Po przybyciu pociągu z kraju, urzędnik celny wskazuje wagony podlegające rewizji celnej i gdzie (na torach lub pod magazynami, rampami i t. p.) należy wagony te podstawić. Wagony sprawdzane na torach mogą być załatwione odrazu w pociągu na postoju.

Z wagonów zrewidowanych w pociągu, z wagonów próżnych z zwrotnych i z wagonów załadowanych lub zrewidowanych pod magazynami i rampami celnymi, ustawia się pociąg zagranicę, który cło sprawdza przed odejściem na zasadzie listy pociągowej, a na stacji granicznej zdawczo-odbiorczej prócz tego przyjmuje go drużyna obca jednocześnie pod względem technicznym i handlowym.

b) W kierunku z zagranicy:

Po przybyciu pociągu odbywa się jego przyjęcie przez cło na zasadzie listy pociągowej, a na stacji zdawczo odbiorczej ponadto przyjęcie przez kolej pod względem technicznym i handlowym. Następnie pociąg z wyjątkiem próżnych wagonów przechodzi w rozporządzenie cła, które wyznacza gdzie i jakie wagony mają być podstawione. Towary, których oględziny celne mogą odbywać się w wagonach, sprawdzane są na torach. Na torach również mogą być załatwiane wagony, przekazywane do komór wewnętrznych i wagony tranzytowe. Pozostałe wagony muszą być podstawiane pod magazyny i rampy celne dla częściowego lub całkowitego wyładunku. Próżnymi wagonami rozporządza kolej. Z wagonów sprawdzanych i załatwianych na torach, z wagonów ładowanych i zrewidowanych przy magazynach i rampach celnych i w danym razie z wagonów próżnych zestawiają się pociągi do kraju.

W zależności od powyższego:

I. Na stacji granicznej zdawczo-odbiorczej

należy przewidzieć:

1) odpowiednią ilość torów dla przyjmowania i wyprawiania towarowych pociągów zagranicznych (obsługiwanych przez parowozy i personel obcy), z dogodnym dojazdem do parowozowni, obrotnicy i t. p.;

2) tor wyciągowy dla tych torów dla dogodności manewrowania;

3) wagę wagonową, skrajnik i rampę ładunkową z torem przy niej, dla sprawdzania wagonów przy przyjmowaniu, względnie zdawaniu;

4) posterunek obserwacyjny (wieżyczkę) celny dla sprawdzania przechodzących pociągów;

5) odpowiednią ilość torów dla przyjmowania i wyprawiania pociągów towarowych krajowych;

6) odpowiednią liczbę torów i odpowiednią długość frontu magazynów i ramp dla cła, licząc przy magazynach 2 podstawienia i przy rampach po trzy podstawienia na dobę; dla oględzin celnych na torach dość 3 — 4 godziny, t. j. po 4 do 5 podstawień na dobę;

7) wagę wagonową celną (w razie potrzeby) i skrajnik z oddzielnym torem wyciągowym złączonym z torami celnymi;

8) odpowiednią ilość torów przetokowych dla ustawiania pociągów zagranicę i do kraju, z torem wyciągowym dla nich;

9) odpowiednią ilość torów zapasowych dla wagonów ładownych, oczekujących ekspedycji, wyjaśnienia, przeładunku, uszkodzonych i t. p., częściowo przy torach celnych, częściowo przy przetokowych;

10) parowozownię z liczbą stanowisk, odpowiadającą rozmiarom ruchu z oddzielnem uwzględnieniem parowozów obcych, od pociągów osobowych i towarowych. Przy parowozowni obrotnice, kanały do czyszczenia popielników, dymnic i t. d.;

11) warsztaty naprawcze dla wagonów przy parowozowni z odpowiednią liczbą torów;

12) skład opału, smarów i t. d. z torami i urządzeniami dla wydawania na parowozy węgla;

13) wodociąg z odpowiednią liczbą żórawi dla zasilania parowozów pociągów osobowych, towarowych i przetokowych;

14) magazyn dla potrzeb ruchu miejscowego z dogodnym dojazdem;

15) pomieszczenia dla ekspedycji towarowej i agentury celnej kolejowej;

16) pomieszczenia noclegowe dla drużyn parowozowych i konduktorskich w miarę możności oddzielne dla swoich i obcych, odpowiednio do rozmiarów ruchu i

17) pomieszczenie dla biura rewidentów wagonów służby mechanicznej.

II. Na stacji granicznej rewizyjnej

w porównaniu ze stacją zdawczo odbiorczą:

1) tory wskazane powyżej pod 1) mogą służyć jednocześnie dla pociągów krajowych i zagranicznych;
2), 3) i 4) pozostają bez zmiany;
5) odpada wobec punktu 1-go;
6), 7), 8) i 9) pozostają bez zmiany;
10) odpada lub ogranicza się do kilku parowozów przetokowych;
11) odpada, ograniczając się do drobnej reparacji na torach;
12) ogranicza się do parowozów przetokowych i w danym razie pociągowych;
13) odpada lub ogranicza się do parowozów przetokowych;
14) i 15) pozostają bez zmiany;
16) i 17) odpadają.

III. Stację graniczną typu mieszanego

należy uważać jako połączone razem: stację zdawczo odbiorczą dla ruchu z zagranicy i stację rewizyjną dla ruchu zagranicą z odpowiedniem połączeniem jednakowych urządzeń.

Pozatem, przy projektowaniu stacyj granicznych należy przewidzieć miejsce na wybudowanie oddzielnych budynków dla urzędu celnego i pocztowego. O ile w miejscowościach przy stacjach granicznych brak jest dostatecznej ilości mieszkań dla pracowników, należy przy projektowaniu stacyj uwzględnić niezbędną ilość pomieszczeń dla pracowników kolejowych, a w razie potrzeby przewidzieć również miejsce pod budowę domów mieszkalnych dla pracowników innych gałęzi państwowej służby pogranicznej.

B. W ruchu między kolejami o różnej szerokości torów.

Na stacjach pogranicznych między kolejami o różnej szerokości toru warunki komplikują się o tyle, że na stacji muszą być urządzone tory obydwóch szerokości, a na terytorjum cła, muszą być przeładowywane towary wwożone do kraju i odpowiednio sprawdzane towary wywożone z wyładowaniem lub bez wyładowania. Wobec tego należy taką stację traktować pod względem typu, jako graniczną rewizyjną dla ruchu zagranicę dla ruchu zaś z zagranicy jako stację zdawczo odbiorczą, ale z oddzielnymi szerokimi torami przybycia i oddzielnymi normalnymi torami odejścia.

Na terytorjum zaś celnem, jak już wspomniano wyżej, muszą być urządzone magazyny, rampy i punkty przeładunkowe z torami szerokimi i normalnymi.

Dla przeładunku przedmiotów ciężkich musi być urządzony dźwig odpowiedniej możności (50 ton) z torami pod nim szerokimi i wąskimi.

W parowozowniach, w warsztatach, w składach opału i t. p. należy przewidzieć również tory szerokie.

20.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dn. 23/II 1924 r. № IV. 3029/13 do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych w sprawie porządku zarządzania i ogłaszania przerw i ograniczeń w ruchu towarowym.

Ministerstwo Kolei Żelaznych wydało szereg zarządzeń, regulujących sprawę postępowania przy przerwach i ograniczeniach ruchu jak i porządek ogłaszania o nich. Zarządzenia te tylko częściowo były ogłoszone w Dzien-

niku Urzędowym M. K. Ż. Ponieważ posiłkowanie się niemi, wskutek poczynionych w różnych czasach zmian, uzupełnień i wyjaśnień, może powodować w praktyce pewne trudności, przeto Ministerstwo Kolei Żelaznych, w celu ujęcia całokształtu sprawy w jednem zarządzeniu, ustanawia następujący szczegółowy porządek postępowania w tej sprawie i poleca Dyrekcjom ścisłe stosowanie się do niego.

I. Zawieszenie lub ograniczenie przyjmowania przesyłek do przewozu.

a) Przeszkody powstałe na stacjach nadawczych.

W myśl art. 3 Przepisów Przewozowych na kolei spoczywa obowiązek przewozu, kolej jednak obowiązaną jest przyjmować do przewozu przesyłki tylko wtedy, kiedy przewóz ich może być uskuteczniony bezzwłocznie (art. 63 P. P).

Jeżeli warunki eksploatacji kolejowej lub nagromadzenie się przesyłek uniemożliwiają bezzwłoczne przyjęcie i uskutecznienie przewozu, wówczas Dyrekcja w obrębie której zaszły wspomniane okoliczności, powinna zarządzić przedewszystkiem środki zaradcze, przewidziane w ust. 11 art. 63 Przepisów Przewozowych, w szczególności skrócić terminy załadowania i terminy wolne od opłat za składowe i postojowe oraz podwyższyć opłaty składowego i postojowego.

Zarządzenia te powinny być jednocześnie zakomunikowane wraz z motywami M. K. Ż. do zatwierdzenia i podane do wiadomości publicznej przez wywieszenie obwieszczeń na stacjach. W ogłoszeniu należy uwidocznić, czy zarządzenie zostało zatwierdzone przez Ministra Kolei Żelaznych, czy też zastrzega się późniejsze jego zatwierdzenie trybem ustalonym w ust. 4 art. 75 Przepisów Przewozowych.

Dopiero, gdy te środki okażą się bezskuteczne, wówczas Dyrekcja może zawiesić na pewien czas przyjmowanie do przewozu przesyłek lub ograniczyć przyjmowanie tylko do pewnej kategorji ładunków, przyczem zasadniczo należy ograniczać przyjmowanie w tym porządku, jaki jest przewidziany w przepisach o kolejności. O zarządzeniu takiem Dyrekcja zawiadamia M. K. Ż. i podaje do wiadomości publicznej przez wywieszenie obwieszczeń na stacji, której ograniczenie dotyczy, a także o ile możności w miejscowości większej, leżącej w pobliżu tejże stacji.

b) Przeszkody powstałe na stacjach przeznaczenia.

Jeżeli przeszkoda powstała na stacji przeznaczenia, np. wskutek nagromadzenia przesyłek, niewyładowania ich przez odbiorców w ustalonym terminie, braku pomieszczeń do wyładowania i t. p., wówczas Dyrekcja, w obrębie której leży odnośna stacja, powinna zastosować przedewszystkiem środki zaradcze, wskazane w art. 80 p. 6 i 8 Przepisów Przewozowych z zachowaniem przytem wszystkich formalności wyżej przytoczonych; nadto może Dyrekcja korzystać z uprawnień, przewidzianych w art. 81 Ust. 3 Przep. Przewoz. (złożenie przesyłek we własnych składach, lub oddanie na skład do ekspedytora lub składnika).

Dopiero, gdy te zarządzenia nie osiągną celu, Dyrekcja zarządza możliwie zawczasu, tak aby pozostałe Dyrekcje i obce Zarządy kolejowe miały możność wydania w porę stosownych zarządzeń, na czas określony w przybliżeniu, zawieszenie lub ograniczenie przyjmowania przesyłek do tej stacji, zawiadamia o tem telegraficznie wszystkie stacje swego okręgu, inne Dyrekcje kolei Państwowych oraz M. K. Ż. wskazując przyczynę, która wywołała to zarządzenie, jak również, co należy czynić z przesyłkami, już prze-

jętemi do wspomnianej stacji, mianowicie, czy przesyłki te mają iść do stacji przeznaczenia, czy też należy je zatrzymać i postawić nadawcy do dyspozycji w myśl art. 74 Przep. Przew.

W wypadkach trudności krótkotrwałych nie należy zarządzać wstrzymania biegu przesyłek, przyjetych już do przewozu, lub będących w drodze, lecz należy je dostarczać do stacji przeznaczenia w miarę możności najprędzej.

Jeżeli przesyłki nadane, względnie będące w drodze, muszą być zatrzymane i postawione nadawcy do dyspozycji w myśl art. 74 P. P., to należy stacjom przypomnieć, aby na listach przewozowych i cedułach przesyłek zatrzymanych w drodze wpisywały uwagę: „Zatrzymano od .... do .... wskutek wstrzymania ruchu na mocy zarządzenia Dyrekcji (data i №") i zaopatrywały te uwagi swoim stemplem (art. 37 p. 14 P. W. E.).

Zawieszenia lub ograniczenia przewozów z powyższych powodów, które zazwyczaj nie powstają nieoczekiwanie, lecz dadzą się z góry przewidzieć, można wprowadzać zasadniczo tylko od pewnego o ile możności najdalej wysuniętego terminu i tylko na pewien ściśle określony czas.

Tylko w wypadkach nadzwyczajnych, powstałych nieoczekiwanie, można wstrzymywać lub ograniczać przyjęcie „z natychmiastową ważnością", lecz również na pewien ściśle określony czas.

Jeżeli ten ściśle określony czas trwania podobnego zarządzenia okaże się dla usunięcia przeszkody niewystarczającym, to należy go jeszcze na jakiś czas przedłużyć; w tym wypadku stosuje się ten sam tryb postępowania, jak przy pierwotnem zarządzeniu.

Ograniczając przyjęcie ładunków, Dyrekcja powinna dokładnie wskazać w depeszy w jakiej ilości (liczbą wagonów dziennie) będzie je przyjmowała od sąsiednich Dyrekcji na każdym punkcie zdawczym.

Dyrekcje sąsiednie winny ze swej ztrony rozdzielić te normy pomiędzy stacje naładowcze swojego okręgu i punkty przyjęcia od przylegających do nich następnych Dyrekcji wedle stosunku i doświadczenia poczynionego poprzednio z zachowaniem w stosunku do swoich stacji zasady kolejności naładunku, ustalonej odnośnymi przepisami.

Stosowany przez niektóre Dyrekcje porządek wydawania piśmiennych zezwoleń na przyjęcie ładunków w okresie przerwy lub ograniczenia na listach przewozowych stanowczo jest zabroniony.

Zarządzenie o wstrzymaniu lub ograniczeniu przyjęcia ładunków podaje się do wiadomości publicznej przez obwieszczenie na wszystkich stacjach P. K. P., a o ile następuje zatrzymanie i postawienie przesyłek do dyspozycji nadawcy również i w Monitorze Polskim (rozporządzenie M. K. Ż. ogłoszone w Dz. Ust. № 6 z 1922 r. poz. 40).

Odwołanie zarządzeń pod a) i b) tudzież ogłoszenie o tem odbywa się w tym samym trybie.

Ograniczenie i wstrzymanie przyjmowania ładunków może się odnosić ogólnie do wszystkich przesyłek lub tylko do przesyłek pewnego rodzaju, w żadnym razie ograniczenie i wstrzymanie nie może odnosić się tylko do pewnych nadawców lub odbiorców.

II. Przeszkody w przewozie przesyłek, powstałe w drodze.
(art. 74 P. P).

Jeżeli przewóz przesyłek nie może być dokonany wskutek jakichkolwiek przeszkód drogą przez nadawców wskazaną lub ustanowioną przez kolej (np. uszkodzenie toru, zaspy śnieżne lub inne przeszkody techniczno-ruchowe), Dyrekcją w obrębie której leży dany odcinek, zawiadamia o tem swe stacje M. K. Ż. i inne Dyrekcje kolei państwowych, podając jednocze-

śnie drogę okólną, którą mają być kierowane przesyłki i w przybliżeniu czas trwania przeszkody.

Jeżeli niema drogi okólnej, należy wraz z zawiadomieniem polecić stacjom, aby przesyłki będące w drodze względnie przyjęte do przewozu postawiły nadawcom do dyspozycji i zażądały wskazówek.

Stacjom należy polecić, aby w tych wypadkach postępowały ściśle według przepisów art. 37 P. W. E.

Przeszkody w przewozie M. K. Ż. ogłasza w Monitorze Polskim z podaniem przyczyny przeszkody i drogi okólnej.

Na czas przerwy w ruchu, powstałej nie z winy kolei, powodującej wstrzymanie wysłania lub przewozu przesyłki następuje zawieszenie biegu terminu dostawy przez samo powstanie okoliczności, powodujących przerwę ruchu (art. 75 p. 7 Przep. Przew.). Składanie zaś odpowiedzialności za terminową dostawę przez Dyrekcje jest zbyteczne.

III. Trudności w przewozie i dotrzymaniu terminów dostawy.
(art. 75 p. 3 i 4 Przep. Przew.).

W okolicznościach nadzwyczajnych przewozu, w których jednak nie następuje przerwa ruchu (art. 74 P. P), jako to: przebudowa stacji trudności przepustowe pewnego odcinka i t. p., Dyrekcje kolejowe mogą w drodze wyjątku ustanawiać na czas trwania tych trudności dodatkowe terminy dostawy z warunkiem późniejszego zatwierdzenia ich przez M. K, Ż. Terminy dodatkowe powinny być podawane do wiadomości powszechnej przez wywieszenie odpowiednich ogłoszeń na stacjach i nie mogą być wprowadzone w życie przed wywieszeniem ogłoszeń.

IV. Uwagi ogólne.

Zawiadamianie kolei zagranicznych o wstrzymaniu lub ograniczeniu ruchu na P. K. P., jak również przyjmowanie i ogłaszanie podobnych zarządzeń na kolejach zagranicznych należy uskuteczniać w myśl okólników M. K. Ż. z d. 10/II 1923 r. № 11483/III i z d. 24/XI 1923 r. № III/Pt/6761 1923 r.

Telegramy, zarządzające zawieszanie lub ograniczanie przewozów we własnym okręgu, mogą być podpisane wyłącznie przez Prezesa Dyrekcji.

Każdy telegram, ogłaszający ograniczenie ruchu, ma być dodatkowo potwierdzony za pomocą kartogramu. Depesze o wstrzymaniu lub ograniczeniu ruchu winny być uważane jako terminowe i doręczane według adresu bez opóźnienia.

O zarządzeniach, wymagających zatwierdzenia M. K. Ż, lub mających być ogłaszanemi w Monitorze Polskim, Dyrekcje zawiadamiają Ministerstwo (K. 13 i K. 14) telegraficznie, prócz tego zarządzenia te w odpisie przesyłają Ministerstwu pod K. 13. To samo dotyczy odwołania powyższych zarządzeń.

Dyrekcje mają prowadzić dokładne zapiski wszystkich zarządzeń, wydawanych na podstawie powyższych postanowień, tudzież otrzymywanych z M. K. Ż. i innych Dyrekcji; w zapiskach ma być uwidocznioną data wprowadzenia zarządzenia, data odwołania, tudzież liczba aktu odnośnego.

Każdego 1-go dnia miesiąca Dyrekcje mają sporządzić i zakomunikować wszystkim Dyrekcjom Kol., M. K. Ż. K. 13, K. 14) oraz do Biura Obrachunkowego przy D. K. P. w Warszawie wykaz wszystkich zarządzonych przez nią i pozostających w mocy ograniczeń w ruchu, wynikłych wskutek trudności, powstałych we własnych okręgach.

W końcu Ministerstwo zaznacza, że wszelkie przeszkody i ograniczenia w przewozie powinny być z całą energją usuwane, aby nie tamować rozwoju handlu i przemysłu i aby nie wywoływać uzasadnionych narzekań ze strony nadawców.

Jednocześnie stają się wydane w tym przedmiocie okólniki z 22/V 1920 r. № 17256/43, z 14/VII 1920 r. № 18853/21, z 20/VII 1920 r. № 30507/21, z 9/VI 1921 r. № IV 9416/18, z 14/VII 1921 r. № IV 10668/18, z 13/IV 1922 r. № 630/III/12 Dz. R. M. K. Ż. № 15 z 1/V 1922 r., z 22/II 1922 r. № 2545/III, z 19/IV 1922 r. № 2962/III, z 7/XII 1922 r. № 11236/III, z 7/XI 1922 r. № IV 14374/18, z 15/XI 1922 r. № IV 14802/18 i z 6/II 1923 r. № 3035/III — bezprzedmiotowe.

Minister:
(—) *Tyszka*

21.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dn. 16/II 1924 r. № IV. 2620/11, do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych w sprawie ulg przy obliczaniu ciężaru hamowanego w pociągach towarowych, hamowanych ręcznie, na linjach normalno-torowych.

Wobec konieczności dalszego zmniejszenia personelu, w szczególności drużyn konduktorskich, polecam wprowadzić niezwłocznie na linjach normalnotorowych przy obliczaniu ciężaru hamowanego w pociągach towarowych, hamowanych ręcznie następujące ulgi w porównaniu z otrzymywanym podług obowiązującej tablicy A 1 Przepisów Ruchu:

1) W razie, gdy w pociągu niema dostatecznej liczby hamowanych wagonów ładownych (względnie w pociągach złożonych wyłącznie z wagonów próżnych) i potrzeba wyznaczyć do hamowania (obsługi) hamowne wagony próżne, należy jako ciężar hamowany takiego wagonu próżnego przyjmować jego ciężar własny (tarę) powiększony o $^{1}/_{3}$.

2) Niezależnie od tego na linjach o pochyleniach, nieprzekraczających $10^{0}/_{00}$, o ile parowóz prowadzący pociąg zaopatrzony jest, oprócz hamulca na tendrze (jaszczyka), w czynny hamulec automatyczny na parowozie—należy, licząc na część działania tego hamulca, zmniejszać ogólny obliczony według tablicy A I potrzebny ciężar hamowany pociągu o

15 ton — przy dwu hamowanych osiach
20 ton — przy trzech hamowanych osiach
30 ton — przy czterech i więcej hamowanych osiach parowozu.

3) Zastrzega się, że w pociągach towarowych o składzie ponad 50 wagonów nie powinno być w żadnym razie mniej, niż trzy hamowane (obsługiwane) wagony.

Przykład: Wzniesienie $7,5^{0}/_{00}$, prędkość 35 klm.

Pociąg towarowy o składzie 10 wagonów po 28 ton brutto i 65 próżnych wagonów o ciężarze przeciętnym po 7,5 ton ogólny ciężar pociągu—768 ton

ciężar hamowany — $12^{0}/_{0}$	92 ton
parowóz — 4 osie hamowane	30 „
potrzebny ciężar hamowany .	62 ton
2 wagony hamowane ładowne (więcej niema) . .	56 ton
1 wagon próżny 7,5 + 2,5 ton	10 „
razem hamowanych .	66 ton

t. j. w danym wypadku trzeba trzy hamowane wagony, 2 ładowne i jeden próżny.

Wobec pewnego zmiejszenia zapasu hamowanego ciężaru, jaki przedstawiały hamowane osie parowozu, polecam jednocześnie z wprowadzeniem niniejszego:

1) przypomnieć drużynom pociągowym obowiązek i konieczność należytego baczenia na sygnały dla możności przedsiębrania właściwych, przepisowych środków w celu zwolnienia biegu, względnie zatrzymania pociągu, w zależności od sygnałów, oraz
2) rozciągnąć baczną uwagę na wszelkie przejechania sygnałów „stój" i przeprowadzić w każdym wypadku doraźne badanie przyczyn, niezwłocznie na miejscu wypadku.

O wprowadzeniu polecam zawiadomić Ministerstwo Kolei Żelaznych.

Minister:
(—) *Tyszka*

22.

ZEZWOLENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dn. 28/II 1924 r. № V. 1006/16B/23 pp. inż. Wolskiemu i Wiśniewskiemu w Warszawie prawa zejścia na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji Brzozów Stary—Ruszki—Poddębiny—Sanniki—Łazinek—Sobota—Dobrzelin—Luszyn.

Na mocy art. 2, 5 i 6 Ustawy z dnia 14 października 1921 r. o udzielaniu koncesji na koleje żelazne prywatne (Dziennik Ustaw № 88 poz. 646) Ministerstwo Kolei Żelaznych nadaje niniejszem firmie „Wolski i Wiśniewski inżynierowie", Warszawa, Widok 9—1, działającej z ramienia Warszawskiego Towarzystwa Fabryk Cukru prawo na zejście na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji wąskotorowych użytku prywatnego od Brzozów Stary przez Giżyce do majątku Ruszki, z Poddębiny przez Osmolin do Sannik, z Łazinka przez Orłów Wolę Kołkową, Zakrzew do Soboty i z Dobrzelina do Luszyna, przyczem przyjmuje Ministerstwo do wiadomości zobowiązanie Warszawskiego Towarzystwa Fabryk Cukru z dnia 10/I 1924 r. i przedłożenie kwitu № 2295 kasy Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 12/II 1924 r. z opłaty 201.600.000 marek polskich.

Projektowane linje ogólnej długości wraz z warjantami czterdziestu i jeden kilometrów przechodzić będą przez Województwa: Warszawskie i Łódzkie, które Ministerstwo Kolei Żelaznych powiadamia jednocześnie o wydaniu niniejszego zezwolenia.

Zezwolenie niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy.

Minister:
(—) *Tyszka*

23.

ZEZWOLENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dnia 20/II 1924 r. № V. 1022/16/24 p. inż. Bohuszewiczowi Karolowi w Warszawie prawa zejścia na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych bocznicy Góra Kalwarja—Wisła.

Na mocy art. 2, 5 i 6 Ustawy z dnia 14 października 1921 r. o udzielaniu koncesji na koleje żelazne prywatne (Dziennik Ustaw № 88 poz. 646) Ministerstwo Kolei Żelaznych nadaje niniejszem p. inż. Bohuszewiczowi Karolowi, działającemu z ramienia T-wa Akcyjnego Fabryki Cukru „Czersk" i za-

mieszkałemu w Warszawie przy ul. Nowy Zjazd 4 m. 14 prawo zejścia na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych bocznicy użytku prywatnego od stacji Góra Kalwarja do Wisły, przyczem przyjmuje Ministerstwo do wiadomości zobowiązanie Towarzystwa Akcyjnego Fabryki Cukru „Czersk" z dnia 5/II 1924 r. i przedłożenie kwitu № 2287 kasy Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 8/II 1924 r. z opłaty 64 800 000 marek polskich.

Projektowana bocznica ogólnej długości wraz z warjantami trzech kilometrów przechodzić będzie przez Województwo Warszawskie, które Ministerstwo Kolei Żelaznych powiadamia jednocześnie o wydaniu niniejszego zezwolenia.

Zezwolenie niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy.

Minister:
(—) *Tyszka*

24.

ZEZWOLENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dn. 1/III 1924 r. № V. 1114/14B/24 p. Tomaszowi Wolskiemu w Warszawie prawa zejścia na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji Warszawa—Wilanów—Konstancin—Chylice—Piaseczno.

Na mocy art. 2, 5 i 6 Ustawy z dnia 14 października 1921 r. o udzielaniu koncesji na koleje żelazne prywatne (Dziennik Ustaw № 88 poz. 646) Ministerstwo Kolei Żelaznych nadaje niniejszem p. Tomaszowi Wolskiemu, działającemu z ramienia Towarzystwa Akcyjnego Warszawskich Dróg Dojazdowych, zamieszkałemu w Warszawie, prawo na zejście na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji kolei użytku publicznego od Warszawy przez Wilanów, Konstancin, Chylice do Piaseczna, przyczem Ministerstwo przyjmuje do wiadomości zobowiązanie Towarzystwa i przedłożenie kwitu № 2292 kasy Ministerstwa Kolei Żelaznych z opłaty 147.600.000 marek polskich.

Projektowana linja ogólnej długości wraz z warjantami dwudziestu sześciu kilometrów przechodzić będzie przez Województwo Warszawskie, które Ministerstwo Kolei Żelaznych powiadamia jednocześnie o wydaniu niniejszego zezwolenia.

Zezwolenie niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy.

Minister:
(—) *Tyszka*

25.

ZEZWOLENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dn. 10/III 1924 r. № V. 1377/16B/24 pp. inż. Wolskiemu i Wiśniewskiemu w Warszawie prawa zejścia na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji kolei wąskotorowej Benignów—Ostrowy.

Na mocy art. 2, 5 i 6 Ustawy z dnia 14 października 1921 r. o udzielaniu koncesji na koleje żelazne prywatne (Dziennik Ustaw № 88 poz. 646) Ministerstwo Kolei Żelaznych nadaje niniejszem firmie „Wolski i Wiśniew-

ski, inżynierowie", Warszawa Widok 9, działającej z ramienia Warszawskiego Towarzystwa Fabryk Cukru, prawo na zejście na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji wąskotorowej użytku prywatnego od majątku Benignów przez Swiecinki Imielno do cukrowni Ostrowy, przyczem Ministerstwo przyjmuje do wiadomości zobowiązanie Warszawskiego Towarzystwa Fabryk Cukru z dn. 22/I 1924 r. i przedłożenie kwitu № 2311 kasy Ministerstwa Kolei Żelaznych z opłaty stu piętnastu miljonów dwustu tysięcy marek polskich.

Projektowana linja ogólnej długości wraz z warjantami siedemnastu kilometrów przechodzić będzie przez Województwo Warszawskie, które Ministerstwo Kolei Żelaznych powiadamia jednocześnie o wydaniu niniejszego zezwolenia.

Zezwolenie niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy.

Minister:
(—) *Tyszka*

ZAWIADOMIENIA.

W Ministerstwie Kolei Żelaznych

Mianowania.

Minister Kolei Żelaznych mianował:

Rozporządzeniem z dnia 25 lutego 1924 r.

Inż. Michalskiego Wiktora, Dyrektora Centralnego Biura Zakupów — Naczelnikiem Wydziału w V stopniu służbowym urzędników państwowych — w Departamencie Mechanicznym i Zasobów.
L. Pr. 908/24.

Inż. Obidzińskiego Adama — urzędnikiem prowizorycznym z poborami według VIII stopnia służbowego urzędników państwowych — w Departamencie Utrzymania i Budowy.
L. Pr. 533/24.

Rozporządzeniem z dnia 27 lutego 1924 r.

Inż. Szelągowskiego Franciszka — urzędnikiem prowizorycznym z poborami według VIII stopnia służbowego urzędników państwowych — w Departamencie Utrzymania i Budowy.
L. Pr. 937/24.

Rozporządzeniem z dnia 29 lutego 1924 r.

D-ra Nitkowskiego Stanisława, Naczelnika Działu I Centralnego Biura Zakupów — starszym referentem w VI stopniu służbowym urzędników państwowych — w Departamencie Mechanicznym i Zasobów.

Inż. Kanigowskiego Mieczysława, st. referenta Centralnego Biura Zakupów — referentem w VII stopniu służbowym urzędników państwowych w Departamencie Mechanicznym i Zasobów.

Inż. Nowakowskiego Marjana, st. referenta Centralnego Biura Zakupów — referentem w VII stopniu służbowym urzędników państwowych—w Departamencie Utrzymania i Budowy.
L. Pr. 962/24.

Plucińskiego Karola — kontrolerem w VIII stopniu służbowym urzędników państwowych — w Departamencie Eksploatacyjnym.
L. Pr. 869/24.

Przeniesienia.

Minister Kolei Żelaznych przeniósł z Centralnego Biura Zakupów do stałej służby w Ministerstwie Kolei Żelaznych w dotychczasowym charakterze i w dotychczasowej grupie uposażenia pracowników kolejowych:

Rozporządzeniem z dnia 20 lutego 1924 r.

Goławskiego Karola, urzędnika kontraktowego — do Departamentu Mechanicznego i Zasobów.
L. Pr. 653/24.

Rozporządzeniem z dnia 29 lutego 1924 r.

Kolbińskiego Stanisława, Naczelnika Działu,
Wagnera Antoniego, Naczelnika Działu,
Jasiobędzkiego Zygmunta, Naczelnika Działu,
Bartoszewicza Wacława, st. referenta,
Stępienia Jana, st. rewizora,
Wasilewskiego Walerego, st. rewizora,
Banaszkiewicza Edmunda, st. rachmistrza,
Bednarka Feliksa, rachmistrza,
Cegielskiego Aleksego, referenta,
Kietlińskiego Karola, referenta,
Ziółkowskiego Stanisława, referenta,
Badełkę Jana, rachmistrza,
Grzybińskiego Józefa, rachmistrza,
Szmurłę Joachima, urzędnika kontraktowego,
Szlagowskiego Stanisława, kancelistę,
wszystkich do Departamentu Mechanicznego i Zasobów.
Csaky'ego Apolonjusza, st. referenta — do Departamentu Administracyjnego.
L. Pr. 962/24.

W Dyrekcjach Kolei Państwowych

Mianowania.

Inż. Rogowski Piotr — kierownikiem działu podtorza i mostów w Wydziale Drogowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.
L. dz. I. 859/24.

Inż. Dijakiewicz Albert — naczelnikiem urzędu ruchu w Grudziądzu.
Inż. Maydell Juljusz — naczelnikiem urzędu ruchu w Bydgoszczy.
L. I. 2963/1/24.

Zawadzki Piotr — naczelnikiem Odcinka drogowego w Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.
№ I. 1164/1/24.

Tuhy Romuald, inspektor k. p. — kasjerem głównym Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie.
L. I. 2927/1/24.

KONKURSY

na posadę naczelnika Oddziału 3-go w Wydziale Eksploatacyjnym Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.

Warunki dla ubiegających się: VI lub VII grupa uposażenia według ustawy z dn. 9/X 1923 r., wykształcenie średnie i dłuższa wszechstronna praktyka w służbie ruchu.

Termin składania podań do 10 kwietnia 1924 r.

№ I. 1618/1/24

na posadę kierownika działu sygnałowego (zabezpieczenia ruchu pociągów) w Wydziale Drogowym Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa wszechstronna praktyka w służbie sygnałowej.

Termin składania podań do 10 kwietnia 1924 r.

L. I. 15325/1/23.

Unieważnienia.

Unieważnia się z powodu kradzieży dowody tożsamości osoby, wydane przez Ministerstwo Kolei Żelaznych dla Marji Bieniek, córki Manipulanta M. K. Ż. (№ 573), i Marji Krystyny Jaweckiej, żony inspektora P. K. P. (№ 414064).

L. Dz. I. 2000/2/24.

KONKURS.

Z upoważnienia Pana Prezesa Rady Ministów, w celu udoskonalenia i uproszczenia trybu urzędowania w urzędach państwowych, ogłaszam konkurs na szczegółowo opracowane projekty z dziedziny:

1) trybu i systemu urzędowania,
2) systemu rachunkowości i kasowości,
3) manipulacji kancelaryjnej

dla wszystkich urzędów państwowych Rzeczypospolitej.

Pod trybem i systemem urzędowania należy rozumieć organizację toku czynności biurowych, związanych z załatwianiem spraw wpływających do urzędu tak pod względem manipulacyjnym, jak i merytorycznym. Przy organizacji toku czynności należy mieć przedewszystkiem na uwadze, aby wytknięty cel mógł być osiągnięty najprostszymi środkami przy uproszczeniu i ujednostajnieniu systemu, przy należytem rozkładzie pracy odnośnie do wszystkich organów czynnych administracji, i przy pełnem wykorzystaniu czasu pracy.

Prace z powyższych dziedzin, zredagowane jasno i treściwie oraz poprawnym językiem polskim, w rozmiarach do 6-ciu arkuszy, pisane na maszynie, winny być przesłane w zapieczętowanych kopertach zaopatrzonych uwagą: „Konkurs projektu urzędowania" pocztą, w listach poleconych pod adresem St. Moskalewskiego, Nadzwyczajnego Komisarza Oszczędnościowego, Prezydjum Rady Ministrów, Krakowskie-Przedmieście № 46, najdalej do dnia 1 maja 1924 r.

Prace powinny być podpisane pseudonimem, a oprócz tego należy w osobnej zapieczętowanej kopercie podać nazwisko i adres autora.

Najlepsze prace zostaną nagrodzone w sposób następujący:

1) Trzy nagrody za pracę o trybie i systemie urzędowania po 500, 300 i 200 złp.

2) Trzy nagrody za prace o systemie rachunkowości i kasowości po 500, 300 i 200 złp.

3) Dwie nagrody za prace o manipulacji kancelaryjnej po 300 i 200 złp.

Prócz nagród, urzędnicy państwowi otrzymają za prace wyróżnione przez Sąd konkursowy pisemne podziękowanie, które zanotowane będzie w ich tabelach kwalifikacyjnych.

Warszawa, dnia 25 lutego 1924 r.

Nadzwyczajny Komisarz Oszczędnościowy:
(—) *St. Moskalewski*

Tłoczono w Drukarni Państwowej. 22001